

[Margrete Auken]

mere trafik kommer på løstrailere. Jeg har ikke tid til her at give trafikministeren et lille kursus i, hvorfor løstrailertrafikken vokser, men det er altså lidt anderledes, end ministeren påstår. Jeg har flere gange opdaget, at han er klædt særdeles skidt på af sit ministerium, så jeg skal undskylde ham. Jeg skal senere ved lejlighed forælle ham om løstrailere.

Løstrailere giver jo ikke bare fordele til transportørerne, men også til DSB, fordi de styrker kombitrafikken. Samtidig synes alt at tyde på, at prisen spiller en betragtelig større rolle end tidsgevinsten; ellers havde Vognmandsruten aldrig klaret sig så godt. Og også disse prisforhold giver DSB gode muligheder for at konkurrere med kombitransporter.

Men går det sådan, ser det tilsvarende skidt ud for vejbroen, eller sagt anderledes: Nu må regeringen og A/S Storebælt gøre sig selv og omverdenen klart, at det kommer til at koste fuld pris at køre på vejbroen, og så bliver trafikmønsteret et andet, end regeringen påstår. Det ses også af, at Poul Andreassen allerede har været ude med forslag om, at prisen skulle ned uanset lovens bestemmelser.

Det kan da også vise sig at blive betingelsen for, at der skal komme fornuftig økonomi i vejbroen, men så er det sket med jernbanernes konkurrencemuligheder, og hvad så? Nogle er ligeglade eller måske endda tilfredse, men de færreste hører dog i den grad til brutalisterne. Selv blandt borgerlige politikere møder jeg mennesker, der ikke synes, det er yndigt, at en eventuel trafikstigning udelukkende skal finde sted på vejene. Heller ikke de ønsker mere forurening, mere støj, flere ulykker.

For erhvervslivet er sagen dertil økonomisk, skønt det først viser sig på længere sigt, og da dansk erhvervsliv sjældent bruger den længere sigt, har kun de færreste opdaget, hvad der er ved at ske. Men at fremtidens transportsystem bliver et sammenhængende højhastighedstog-net i Europa, har andre opdaget. I forgårs var der et møde mellem Pehr Gyllenhammar fra Volvo, Percy Barnevik fra ABB og Stig Larsson fra de svenske jernbaner. De havde et møde med den svenske statsminister, Ingvar Carlsson, og det blev her besluttet at give de kollektive transportere et ordentligt løft, og industrien gav tilsagn om at investere 50 mia. kr. i denne transportform.

Svenskerne, som er lidt mere ferme end danskerne, ved nemlig godt, at de skal have jernbanealternativet, hvis de skal kunne følge med i den europæiske udvikling. Derfor: Til lykke til svenskerne, både til folket og til erhvervslivet! Gør danskerne ikke noget, kommer hele udviklingen til at foregå uden om os, enten helt udenom, fordi svenskerne vælger jernbanefærger direkte til kontinentet, eller Femer Bælt får jernbaneforbindelsen, som Deutsche Bundesbank vil finansiere, og så bliver i hvert fald Jylland og Fyn hængt af den moderne industris transportsystem. Jeg ved ikke, om hr. Sønderby har opdaget det, om hr. Ikast har opdaget det, om trafikministeren har opdaget det, om alle de andre, som også skal varetage interesser for andre end sjællænderne, har opdaget det.

Det er faktisk lige ved at gå galt. Skal Danmark med i denne udvikling, kræver det kraftig og omgående indsats. Vi skal umiddelbart tage forhandlingskontakt med Sverige – og for resten også Norge og Finland – om at få Øresundsjernbanen bygget, og vi skal lave sådanne aftaler, at det bliver attraktivt for de andre nordiske lande at benytte Storebælt, så vi får hele Danmark med. Og så skal vi hurtigst muligt garantere elektrificeringen til grænsen.

Med sådanne troværdige planer kan vi så gå til vesttyskerne; så har vi nemlig en chance for, at de indvilliger i at modernisere også på den tyske side op til Padborg. Ellers gør de det ikke, og det ved enhver, der følger bare lidt med.

Sagt kort: Skal vi klare såvel de miljømål, vi sætter os, som de krav, der i fremtiden bliver stillet til det moderne transportsystem, ikke mindst på grund af trafikens miljøbelastning, som også det øvrige Europa er ved at få øjnene op for, så kræver det aktion nu.

Så er spørgsmålet, om man derefter stadig væk synes, at det er begavet at bygge en vejbro udelukkende til internt dansk brug – ingen andre har nemlig interesse i den – og kun til ganske få biler, 12.000 årsdøgnbiler; det viser jo selv Storebælts mest optimistiske prognoser, og det var det, Farøbroerne havde i fjor.

I stedet kunne man bruge vejpengene dér, hvor der er dokumenteret behov for dem. Vi mangler faktisk stadig nogle veje i Danmark; det er ikke nødvendigvis hr. Risgaard Knudsens veje, men andre steder, hvor der skal køre biler. Der forestår en del sortpletarbejde, der er en masse vejvedligeholdelse. Der er faktisk me-